

NotatDato: 16.01.2019
Arkivsak: 2015/11763-16
Saksbehandlar: karstei1

Til:	Fylkesutvalet
Frå:	Fylkesrådmann

Svar på spørsmål om Autopass**Silja H. Bjørkly, H, stilte slikt spørsmål:**

1. Er det anledning til å trekke seg fra Autopass-avtalen, i så fall til hvilken kostnad?
2. Er det mulig å innføre passasjerbetaling under Autopass systemet, i så fall til hvilken kostnad og på hvilken måte? Kan man f.eks benytte Skyss-appen?

Svar frå fylkesrådmannen:**Hordaland fylkeskommune kan gjere om tidlegare vedtak, og la vere å innføre AutoPASS-regulativet for fylkesferjesambanda i Hordaland.**

Med omgrepet AutoPASS meiner ein her både innføring av AutoPASS-brikkebetaling og AutoPASS-regulativet. AutoPASS-regulativet er ikkje ei avtale, men eit regulativ som kjem i tillegg til det noverande riksregulativet for ferje og på sikt vil erstatte dette.

Hordaland fylkeskommune står fritt til å ikkje innføre AutoPASS-brikkebetaling, og vel sjølve kva regulativ ein vil nytte på fylkesferjesambanda i fylket.

Kostnadane ved ikkje å innføre AutoPASS-brikkelesing og AutoPASS-regulativet er rekna til om lag 20 millionar kroner per år, eller om lag 200 millionar kroner totalt for 10-årsperioda anboda gjeld.

Det er opp til den einskilde fylkeskommune å fastsette krav til billetteringssystem og takstregulativ, og det er medfører ingen meirkostnadar inn mot Statens Vegvesen ved ikkje å ta i bruk AutoPASS-brikkebetaling og/eller AutoPASS-regulativet.

Kostnadane ved ikkje å innføre AutoPASS er såleis i sin heilheit knytt til inngåtte ferjekontraktar, ref. strategiske vegval for nye ferjeanbod (FUV-sak PS5/2015). I desse er det lagt som ei føresetnad at AutoPASS-brikkebetaling og AutoPASS-regulativet skal verte innført når ny anbodsperiode byrjar, noko operatørane har lagt inn i sine kalkylar. Primært er det kalkulerte innsparingar i tid knytt til billettering som gjer utslag i form av auka kostnadar for operatør dersom ein likevel ikkje innfører AutoPASS for ferje i Hordaland.

I dag betalar Skyss ein årleg kompensasjon til Fjord1 på bakgrunn av at AutoPASS-brikkebetaling førebels ikkje er kome i gang. For dei to sambanda dette gjeld er den årlege kostnaden på om lag 1,8 MNOK. Basert på innhenta tal frå alle dei aktuelle operatørselskapa, er kostnaden ved ikkje å innføre AutoPASS-brikkebetaling berekna til om lag 20 millionar kroner årleg.

Det er mogleg å vidareføre passasjerbetaling på fylkesferjesambanda i Hordaland, men dette er ikkje tilrådd i kombinasjon med AutoPASS-regulativet.

Ved innføring av AutoPASS-brikkebetaling er det lagt til rette for at ein også innfører AutoPASS-regulativet, der passasjerbetaling fell bort. Ein har vore i dialog med Statens vegvesen om dette spørsmålet. Svaret frå dei er at om ein ønsker passasjerbetaling så er det eit alternativ å vidareføre riksregulativet i kombinasjon med AutoPASS-ferjekort. Operatørane har system som støttar AutoPASS-ferjekort, og med desse kan riksregulativet nyttast. Opphøveleg er AutoPASS-ferjekort er planlagt utfasa etter kvart som AutoPASS-brikkebetaling vert innført ved start av nye kontraktar. Det er derfor vanskeleg å seie eksakt kor lenge denne løysinga vert støtta.

Dersom ein vel denne løysinga, altså å innføra AutoPASS-ferjekort med riksregulativet og følgjeleg passasjerbetaling, vil ein utløysa same kostnadsbilete som skissert over, dersom ein ikkje innfører AutoPASS-brikkebetaling. Årsaka til dette er auka tidsbruk for operatør til billettering. Sjølv om det er eit alternativ, er ikkje ei tilrådd løysing totalt sett.

Det er mogleg å billettere ferjepassasjerar ved bruk av appen SkyssBillett, men det er vanskeleg å gjere dette på ein god og brukarvenleg måte. Ein vil også etter alt å døme måtte ha fleire system for betaling enn berre app.

Dersom ein vel å vidareføre passasjerbetaling vil operatørane måtte nytte eit eige billetteringssystem. For betaling for bil og førar kan ein likevel nytte AutoPASS-brikkebetaling, men for å ta betalt av passasjerar må ein ha eit anna system. I praksis vil ein då ta betalt for bil og førar via AutoPASS-brikkebetaling, medan passasjerar må løyse billett via anna løysing.

Appen SkyssBillett vil kunne vere del av ei slik løysing, men det vil måtte utgreiast nærmare om ein ikkje også må tilby andre moglegheiter til å kjøpe billett sidan alle kundar ikkje kan eller vil nytte smarttelefon. For at SkyssBillett skal kunne nyttast må ein programmere om appen, og legge inn alle dei fylkeskommunale ferjesambanda i Hordaland, totalt 17 samband med ulike takstar. Fordi takstsystemet er komplisert er det krevjande å legge til rette for sjølvbetening i app, og det vil gjere appen mindre brukarvenleg totalt sett, inkludert reisande med buss og bane, totalt om lag 80 millionar reiser i året.

Om ein vil ha passasjerbetaling inn i AutoPASS-systemet, så må ein sjølv utvikle ei slik løysing lokalt. Kva dette vil koste og kor lang tid det vil ta vil krevje ei grundigare utgreiing. Ein må også rekne med å måtte kompensere operatørselskapa for utviklingsarbeidet som allereie er gjort knytt til billettmaskiner, billettssystem og mellomssystem. Dette heng saman med at operatør allereie har pådrege seg kostnadar til system som ikkje vil verta brukt.

Kostnadane ved ikkje å innføre AutoPASS, men vidareføre passasjerbetaling er rekna til om lag 22 millionar årleg, i tillegg til ein investering på om lag 2-5 millionar.

Kostnadane ved å vidareføre passasjerbetaling er vanskeleg å berekne. I tillegg til ein eingongsinvestering for å utvikle app og eventuelle andre løysingar, må ein rekne med ein årleg kostnad til å vedlikehalde system. Den største kostnaden vil likevel vere knytt til kontraktane, og personalkostnad hos

operatørselskapa. Billettering på ferjesambanda er kritisk med omsyn til tid, og det å skulle billettere i fleire ulike system vil vere ekstra krevjande for dei tilsette om bord på ferjene.